STER

ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA
Redaktor naczelny: ppłk. WITOLD RUDNICKI.

№ 9 i 10. LUBLIN, wrzesień — październik 1927. Rok II.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Powiatowa 1.

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł 6.
Kwartalnie zł. 1.50
Konto czekowe w P. K. O. № 63.763

Telefony: Redaktor naczelny: 4-88.
Ogólny: 5-59.

ZACZYNAMY PRACĘ TWÓRCZĄ.

Dziś oddajemy Wam, Czytelnicy, pierwszy numer „Steru", po wielkiej akcji propagandowej L. O. P. P., po skończonym „Tygodniu Lotniczym".

„Tydzień Lotniczy" to — jak wyżej wspominaliśmy — wielka akcja propagandowa idei rozwoju lotnictwa, prócz tego jednak to wspaniała rewja pracy wśród szerokich mas, które w tym właśnie tygodniu winne wykazać, jakie pędy puszcza ziarno uświadomienia, rzucane codziennie prawie ręką członków L. O. P. P. To też, gdy tydzień już minął, czas jest na omówienie jego bilansu moralnego, innemi słowy — czas zastanowić się, co nam mówi miniony „Tydzień Lotniczy".

I zaraz na wstępie stwierdzić trzeba jedno — ubiegły „Tydzień Lotniczy" wykazał nam jasno, że praca na marne nie idzie, że idea lotnicza jest w województwie naszem silnie ugruntowana i że na tych fundamentach można już budować. Wojewódzki Komitet L. O. P. P. może rzeczywiście z dumą spoglądać na wyniki swej pracy. W „Tygodniu Lotniczym", pod hasłem: „Polska będzie miała skrzydła" — stanęły wszystkie warstwy społeczeństwa. Od najwyższych do najniższych, bez różnic wyznaniowych, czy narodowościowych — wszyscy potrzebę lotnictwa zrozumieli i zadokumentowali to w „Tygodniu" zgodną współpracą i popieraniem poczynań tych, co stoją na czele.

Śmiało powiedzieć można, że w żadnym roku przedtem nie odczuwało się takiego zainteresowania sprawami rozwoju lotnictwa, jak w roku bieżącym. Może efekt finansowy nie jest zbyt wysoki, ale też trzeba zrozumieć, że miarą osiągniętej ze zbiórek cyfry złotych idei mierzyć się nieda. Cyfra złotych zależna być może od najróżniejszych okoliczności — zubożenie społeczeństwa, ciężkie położenie gospodarcze kraju, czy nawet warunki atmosferyczne, wszystko to dużą odgrywa rolę. By zobaczyć rozwój idei, trzeba się wczuć w tempo życia i myślenia ludności. A pod tym względem „Tydzień Lotniczy" nie zawiódł. Rozprzestrzenienie się idei lotniczej, oraz głębokie jej zrozumienie w szerokich warstwach już nie wyczuwało się, ale widoczne było ono na każdym kroku. I to jest właśnie pierwszy i najważniejszy — naszem zdaniem — dorobek pracy lubelskiej L. O. P. P.

To dla ogółu, a dla kierowników akcji — jak już wspominaliśmy — „Tydzień Lotniczy" przyniósł wskazówkę, że budować już można, fundamenty są. Tak też rozumie to i Lubelski Wojewódzki Komitet L. O. P, P.

Okres organizacyjny skończony, zaczynamy pracę twórczą.

„Zaczynamy pracę twórczą“! Niechże więc i w tym okresie L. O. P. P. spotka się w dalszym ciągu z tem poparciem i zrozumieniem co dotychczas. Wyniki ostatniego „Tygodnia Lotniczego“ winny nas wzmocnić, dodać bodźca i chęci do pracy, byśmy w następnym roku znowu z zadowoleniem i czystem sumieniem mogli spojrzeć wstecz.

„Tydzień Lotniczy“ drogą odczytów, zebrań, artykułów w prasie wzbudził w masach ambicję uskrzydlenia Polski. Masy słysząc i czytając o rozwoju lotnictwa zagranicą, doszły do przekonania, że Polska musi mieć skrzydła, jeśli chce kroczyć w mocarstwowym pochodzie, czy to w czasie pokoju po drogach rozwoju ekonomicznego, czy na wypadek wojny po drodze jedynej obrony kraju.

Biedni jesteśmy, nie dorównamy bogactwem i zasobami innym krajom — to prawda. Klejnotem jednak naszym o nieocenionej wprost wartości, to nasza polska ambicja, nasz pęd do życia i wolności. I pod tym względem przewyższamy inne narody, tym walorem wyrównać możemy nasze ubóstwo materjalne. Dla narodu, który ma w swej historji Chrobrych, Sobieskich, rok 31, 1863, który potrafił wywalczyć „Cud Wisły“, nie ma rzeczy niemożliwych. To też wierzyć trzeba w to, że gdy powiemy sobie: „Polska musi mieć skrzydła“, to dokonamy tego, że Polska będzie mieć skrzydła,—skrzydła mocarne Białych Orłów.

„AEROKLUB“ W LUBLINIE.

Z działalności Lubelskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. i projektów najbliższej przyszłości.

W pracy Lubelskiego Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. skończył się już okres organizacyjny. Obecnie następuje okres twórczy. Wytycznemi jego są: popieranie przemysłu lotniczego drogą zakupywania samolotów polskiej konstrukcji i z polskich materjałów, jak również drogą udzielania subsydjów na popieranie wysiłków polskich konstruktorów, budowa lotnisk i lądowisk, urządzanie stacyj benzynowych. W tym kierunku idzie dziś praca L. O. P. P. Komitet Lubelski poczynił już w pracy tej znaczne postępy. Świadczy o tem awionetka szkolna, która na konkursie zdobyła II-gą nagrodę, świadczy szereg lądowisk na terenie województwa i prosperowanie 19 stacyj benzynowych.

Obecnie przystępuje Komitet do stworzenia kadr lotników. Jako pierwszy krok w tej dziedzinie jest myśl założenia w Lublinie „Aeroklubu“.

Podobne kluby lotnicze są b. rozpowszechnione zagranicą, zwłaszcza we Francji i wydatnie przyczyniają się do rozwoju lotnictwa, specjalnie komunikacyjnego i handlowego.

Celem lubelskiego Aeroklubu będzie: stać na straży rozwoju lotnictwa na terenie województwa lubelskiego, stworzenie lokomocji lotniczej, stworzenie polskiego typu samolotu, oraz stworzenie szkoły pilotów.

Ta ostatnia zwłaszcza sprawa jest kwestją nadzwyczaj aktualną, która zbliża się już do rozwiązania. Lublin posiada w tej chwili trzy własne samoloty, które stale będą stacjonować w naszem mieście. Pomoc swą w tym względzie przyobiecał również korpus oficerski Oficerskiej Szkoły Pilotów w Dęblinie; jako instruktor zaangażowanyby został znany Lublinowi, jeden z najlepszych naszych pilotów-instruktorów pan Woorledge.

W ten sposób sprawa byłaby w krótkim czasie załatwiona i Lublin wysunąłby się na jedno z czołowych miejsc w pracy nad stworzeniem polskiego lotnictwa cywilnego. Potrzeba tylko pomocy społeczeństwa, a to głównie drogą zapisywania się na członków „Aeroklubu“.

Zapisy i zgłoszenia, jakoteż bliższych informacji w tej sprawie udziela Sekretarjat L.O.P.P. (ul. Powiatowa 1, tel. 2-22).

Gdy tylko zgłosi się dostateczna ilość członków, natychmiast odbędzie się zebranie konstytucyjne „Aeroklubu“.

Nie wątpimy, że chętnych nie zbraknie.

Konkurs modeli latających w Krakowie.

Piękny ten sport lotniczy na terenie Krakowa znalazł wielkie zrozumienie i zainteresowanie wśród młodzieży szkolnej.

Pierwsze miejsce zajmuje Państwowe Gimnazjum IV. Dyrektor dr. Kukliński oraz prof. Kupczyński zdołali w ciągu jednego roku stworzyć w kierunku modelarstwa podwaliny sportu modelarstwa lotniczego w tym mieście. Drugie miejsce zajmuje Koło Państwowej Szkoły Przemysłowej. Za tymi zakładami postępują Państwowe Gimnazja IX, VI, VIII i VII oraz Szkoły powszechne św. Florjana i św. Jana Kantego. Urządzone w tym roku konkursy modeli oraz Wystawa Lotnicza przez Miejski Komitet L. O. P. P. w Krakowie dały wyniki, które mogą znaleść się w tabeli mistrzostw świata tej gałęzi sportu.

Ostatni konkurs zakończony dnia 2 października br. dał następujące wyniki:

I. miejsce zajął Kowarzyk (Gimn. IV, klasa VII), czas lotu 87.9 sek., długość lotu 220.70 m., przy czasie 69.3 sek. (jest to rekord polski w obu wypadkach).

II. miejsce Głodkiewicz Mieczysław (Gimn. IV, klasa VIII), czas lotu 62.9 sek., długość lotu 173 m, przy 52 sek.

III. miejsce Farkas Wiktor (Szkoła Przemysłowa), czas lotu 57.1 sek., długość lotu 162.40 m. przy 43.3 sek.

IV. miejsce Sipajłło (Szkoła Przemysłowa) czas lotu 38.1 sek., długość lotu 163.20 m.

Po tych następuje szereg zawodników, którzy osiągnęli dobre wyniki, przekraczające wyniki dotychczasowe i rekord polski. Ilość zawodników około 30 a modeli 60.

Jeżeli zważymy, że w roku ubiegłym konkurs w Krakowie zakończył się wynikiem w czasie 23 sek. i długości lotu 76 m., to zrozumiemy olbrzymi postęp młodzieży w kierunku modelarstwa lotniczego. Młodzież szkół krakowskich kroczy na czele przez osiągnięte ostatnio powyższe wyniki.

Uroczystość jubileuszową Polskiej Linji Lotn. „Aerolot".

W dniu 24 września r. b. na lotnisku cywilnem przy ulicy Topolowej odbyła się uroczystość jubileuszu Polskiej Linji Lotniczej Aerolot, przy bardzo licznym udziale przedstawicieli władz państwowych, samorządowych, wojskowych oraz przedstawicieli świata przemysłowego, prasy itd.

Uroczystość rozpoczęła się odprawieniem mszy św. przez ojca jezuitę ks. Pawelskiego. Podczas mszy polowej wzbijało się kilka aeroplanów wojskowych w powietrzu. Po ukończonem nabożeństwie przemówił od ołtarza ks. Pawelski, który w gorących słowach wspomniał, że w obecnym momencie obchodzi się wyjątkową rocznicę 5-lecia Polskiej Linji Lotniczej, będącą dowodem, ile może zdziałać energja i praca poszczególnych jednostek, które zapatrzone w ogólne cele, mianowicie w dobro Ojczyzny i społeczeństwa, potrafiły doprowadzić dzieło, nazywające się polską komunikacją lotniczą do celu, którym jest niewątpliwie widok warsztatów pracy, zatrudniających kilkudziesięciu robotników i wielu pierwszorzędnych lotników polskich, przelatujących dziennie tysiące kilometrów od stolicy państwa do wszystkich większych miast Polski.

Lotnicy ci przelecieli już 3.000.000 klm., nie narażając ani życia swoich pasażerów, ani tem mniej tych przesyłek i listów, które im powierzone zostały.

Jest to dowodem, że wielkie to dzieło polskiej komunikacji lotniczej zostało oparte na podstawach racjonalnych i sprzyja im widocznie opieka Boska, gdyż ci, którzy im swoje życie i dobytek powierzyli, nawet na najmniejsze niebezpieczeństwo nie narażeni zostali.

Podczas bankietu wygłosili przemówienia: p. prezydent miasta Słomiński, p. Minister komunikacji inż. Romocki, p. prezes Rady Miejskiej m. Poznania oraz Poznańskiego Tow. Komunikacji Powietrznej Aero, generał Stachewicz w imieniu wojskowości, inż. Kaszuba w imieniu Stowarzyszenia Techników Polskich, Dyrektor P. A. T. Górecki w imieniu polskiej służby informacyjnej oficjalnej i nieoficjalnej.

W miłym i serdecznym nastroju bankiet przeciągnął się długo poza północ, pozostawiając wśród uczestników niezapomniane wrażenie.

Najbezpieczniejszy środek komunikacji doby obecnej.

Jedna z naistotniejszych zagadnień decydujących o przyszłości komunikacji powietrznej, to kwestja bezpieczeństwa. Dopiero bowiem pełne zaufanie do samolotów wywrze zasadniczy wpływ, by do podróży wybierać najkrótszą i najwygodniejszą drogę przez przestworza, a dobre samopoczucie podróżnych w powietrzu i uznanie samolotu przez ogół za normalny środek lokomocji, postawi żeglugę powietrzną na równi z koleją i parowcami.

Chociaż statystyki towarzystw komunikacji powietrznej wykazują wysokie bezpieczeństwo, znacznie wyższe od wszelkich innych mechanicznych środków lokomocji, to jednak ogół odnosi się ciągle do żeglugi powietrznej nieufnie. Nie należy się temu dziwić, jesteśmy konserwatystami, mamy swoje przyzwyczajenia i przesądy, tem też należy tłomaczyć fakt, iż podobnie — jak niegdyś przed stu laty — wybitnie nawet inteligentni ludzie żegnali się na widok pędzącego pociągu i polecali opiece Boga jadących nim szaleńców, tak i obecnie ogół, patrząc na aerobus, kiwa głowami i mówi: „Tak... może kiedyś.. ale dzisiaj... wczoraj znowu był wypapek lotniczy“.

Popularyzacja żeglugi powietrznej z jednej strony jest łatwiejszą dzisiaj, niż swego czasu kolej, gdyż umysł ludzki przyzwyczaił się do przyswajania sobie wynalazków, z drugiej jednak trudniejsza, ponieważ komunikacja powietrzna łączy się dziecińswtem lotnictwa, z lotnictwem wojskowem i sportowem, które rzeczywiście, niestety, każdego tygodnia nieomal, pociągają nowe ofiary.

Niejednego z czytelników zadziwi zapewne uczyniony przezemnie podział. Większość pojęciem „Samoloty“ ogarnia całe lotnictwo, zarówno komunikacyjne, jak i wojskowe, z wysnuciem jedaego wniosku „Latanie“.

Podobne właśnie uogólnienie jest najszkodliwszym i najgroźniejszym wrogiem popularyzacji żeglugi powietrznej. Nie ma ono bowiem nic wspólnego ze sportem czy ćwiczeniami wojskowemi i podczas, gdy często się słyszy o katastrofach, to nieomal zawsze o samolotach wojskowych lub sportowych, a prawie nigdy o pasażerskich. Skąd że różnica? Odpowiedź prosta i jasna: Zupełnie odmienne jest przeznaczenie różnych maszyn latających. I podczas, gdy wojskowe czy sportowe muszą być zwinne, szybkie, lekkie, by móc rywalizować z przeciwnikiem, dążąc do osiągnięcia rekordów, lotnicy przedsiębiorą różne ryzykowne eksperymenty, nie zawsze kończące się szczęśliwie, to wszechstronnie wypróbowane płatowce komunikacyjne, mające na uwadze jedynie równy i spokojny lot w określonej i zbadanej pod względem bezpieczeństwa wysokości nad przygotowanemi i zorganizowanemi trasami, porównać można do samolotów ciężarowych czy autobusów, które mniej zwinne od samochodów wyścigowych, są jednak od nich stokroć bezpieczniejsze. Zasadnicza różnica konstrukcji samolotów i sposobu latania, jest zatem przyczyną, iż w przeciwieństwie do statystyk wojskowych, statystyki komukacji powietrznej całego świata wykazują nieomal zupełne bezpieczeństwo podróży powietrznej, większe od kolejnictwa, a znacznie większe od samochodów i innych mechanicznych środków lokomocji.

Najbardziej interesującem dla czytelników będzie zapewne zapoznanie się ze statystyką polskich towarzystw powietrznych. Statystyki te stwierdzają, iż w czasie 5-ciu letniego istnienia naszej żeglugi powietrznej, nie zdarzył się ani jeden nieszczęśliwy wypadek, któryby pociągnął za sobą śmierć, czy bodaj nawet kalectwo pasażera. Samoloty pasażerskie polskich towarzystw przebyły w tym czasie w powietrzu: około 35.000 godzin, przebiegając wprost zawrotną przestrzeń około 3.000.000 kilometrów, t. j. tyle, ile wynosi 10 podróży na księżyc. Samoloty przewiozły w tym czasie przeszło 23.000 pasażerów i 450.000 kg. towarów. Taką statystyką nie może poszczycić się żaden inny środek komunikacji. Stąd też i tytuł niniejszego artykułu.

Sowiety -- krajem największej organizacji lotniczej świata.

Pod powyższym tytułem podaje „Prager Presse“ ciekawe uwagi o organizacji sowieckiego „Aviachimu“ (rodzaj naszej L. O. P. P.).

„Aviachim“ utworzony został w r. 1923 pod przewodnictwem komisarza Rykowa. Drogą urządzania Tygodni Lotniczych, loterji itd. zostały zebrane bardzo duże zasoby dla propagandy lotnictwa. W latach 1924/1925 przyłączyły się do niego: „Liga przyjaciół chemji“ (rodzaj naszego towarzystwa obrony przeciwgazowej) oraz „Obrona kraju“. Obecnie „A-

viachim" liczy przeszło 3 miljony członków i rozporządza 140 miljonami rubli, obejmując 32.000 poszczególnych kół miejscowych. Od początku swego istnienia „Aviachim" dostarczył czerwonej armji 200 samolotów, zbudował więcej niż 30 portów lotniczych, ofiarował na instytut badań lotniczych wiele miljonów, organizował zawody szybowców i modeli i założył w Moskwie w 1925 r. muzeum lotnicze. „Aviachim" w dzisiejszym swym stanie przedstawia najpotężniejszą organizację lotniczą świata.

Jak stolica Niemiec myśli o potrzebach lotnictwa.

Jak donoszą pisma niemieckie, zarząd m. Berlina zamierza wykupić lotnisko w Staaken, należące do zakładów sterowców Zeppelina, by przyłączyć go do Centralnego Portu Lotniczego w Tempelhofie, rozszerzając w ten sposób ten ostatni.

Jak wiadomo, port lotniczy w Tempelhofie, najlepszy na świecie, stanowi w połowie własność Berlina, w połowie zaś rządu niemieckiego. Stolica Niemiec, dokupując obecnie obszerne tereny, położone w sąsiedztwie portu lotniczego, liczy się ze znacznym rozwojem lotnictwa komunikacyjnego w najbliższych latach i słusznie stoi na stanowisku, że port lotniczy powinien posiadać wszelkie urządzenia należne centralnemu dworcowi. Tak więc port otrzyma warsztaty reperacyjne, obszerne hangary, hotel dla pasażerów, mieszkania dla pilotów, policji i t. p.

Zaznaczyć należy, że port lotniczy w Tempelhofie posiada już obecnie wspaniałe budynki, mieszczące kierownictwo ruchu, poczekalnię dla pasażerów, restaurację, urząd pocztowy, celny, policyjny, stację meteorologiczną, a nawet specjalne perony (rampy), pod które podjeżdżają lądujące i startujące samoloty, wspaniałe urządzenie świetlne, umożliwiające loty w nocy i t. d.

Podkreślić wreszcie należy, że zarówno założenie portu lotniczego jak i jego konserwację wziął na swe barki zarząd m. Berlina, wychodząc z założenia, że przedewszystkiem w interesie miast leży posiadanie komunikacji powietrznej i że obowiązkiem ich jest troska o porty lotnicze.

Jakżeż inaczej przedstawia się sprawa u nas, gdzie miasta zupełnie nie zwracają uwagi na potrzeby lotnictwa i wzbraniają się mu udzielać jakiejkolwiek pomocy.

Z POLSKI i ZE ŚWIATA.

Awionetka Szkolna zdobyła II nagrodę

Awionetka Szkolna P. W. S. 3 „Prezydent Ignacy Mościcki", zbudowana wysiłkami lubelskiej młodzieży szkolnej odniosła w konkursie Awionetek Polskich w Warszawie duży sukces. Oto zdobyła ona 2-gą nagrodę w locie Warszawa — Dęblin — Warszawa mając obok siebie aż 6-ciu konkurentów. Prowadził awionetkę pilot inż. Makowski.

Jeśli zważymy, że nie był to konkurs w znaczeniu zawodów sportowych, a był to raczej przegląd i konkurs płatowców polskiej konstrukcji, w Polsce zbudowanych—wtedy dopiero ocenimy całą wartość zwycięstwa. Wytwórnia samolotów w Białej Podlaskiej, konstruktor inż. Cywiński, oraz młodzież szkolna i lubelski Komitet L. O. P. P. mogą być dumni ze swej pupilki.

Samolot-olbrzym w Lublinie.

Dnia 14 października r. b. przybył z Dęblina do naszego miasta samolot-olbrzym, pilotowany przez chorążego-pilota Jurka, przywożąc grupę oficerów lotników. Zarówno podróż jak i lądowanie na lotnisku fabryki „Plage i Laśkiewicz" odbyły się szczęśliwie. Gigantyczny ptak stalowy pozostawał w Lublinie przez tydzień celem dokonania przeglądu i kilku próbnych wzlotów.

Jest to samolot typu „Farman-Goliath", dwu silnikowy o łącznej sile 840 koni mech. Silniki rozmieszczone są na dolnych skrzydłach, po obydwu stronach kabiny. Waga jego wynosi przeciętnie około 5000 kg. Średnia szybkość na godzinę 180—200 km. W jego wnętrzu może znaleźć pomieszczenie 12 ludzi.

Samoloty tego typu służą do bombardowania. We Francji wspomniane maszyny, używane są obecnie do komunikacji pasażerskiej.

Radio i lotnictwo.

W czasie trwania wystawy radiowej w Warszawie, został poraz pierwszy dokonywany w Polsce eksperyment porozumienia się z ziemi z samolotem, krążącym ponad terenem wystawy. W eksperymencie tym brało udział Polskie Towarzystwo radio-techniczne, które zainstalowało odpowiednie aparaty nadawczo-odbiorcze na wystawie i samolocie, oraz Polska Linja Lotnicza Aerolot, które w tym celu postawiła do dyspozycji samolot i radio-telegrafistę.

Rozmowy między samolotem a stacją radiową na wystawie prowadzone były w dniach

8, 9, 12, 14 i 15 b. m. w godzinach między 16-tą a 16 m. 30 W programie przewidziane było kierowanie samolotów z ziemi oraz wygłaszanie odczytów z samolotów, które były transmitowane przez Polskie Radio. Kierowanie samolotów z ziemi polegało na tem, że obecny na wystawie przedstawiciel Aerolotu, nadawał przez radio polecenia pilotowi, krążącemu nad terenem wystawy, pilot zaś polecenia te wykonywał. Prowadzone były również rozmowy pilotów z publicznością, będącą na wystawie.

Pokaz ten wzbudził duże zainteresowanie tak dla radio-techniki jak i dla lotnictwa, wykazując u nas poraz pierwszy publicznie łatwość i dogodność porozumiewania się lotnika z ziemią.

Piękny wynik pracy polskiego lotnika.

Dnia 8 b. m. pilot cywilny Polskiej Linji Lotniczej Jerzy Nitz, prowadząc samolot na linji Warszawa — Kraków, przekroczył swój ćwierć-miljonowy kilometr, które dotychczas przebył w powietrzu w rodzimej służbie komunikacyjno-lotniczej. Pilot Nitz jest po pilocie Burzyńskim, Długoszewskim i Karpińskim czwartym lotnikiem polskim, który osiąga tak olbrzymią przestrzeń przelotów.

Pierwszy polski silnik lotniczy „Avia W. Z. 7“ inż. Zaleskiego.

Mamy do zanotowania pomyślny fakt wyprodukowania po raz pierwszy w Polsce z surowca krajowego silnika o słabszej mocy 80 koni, przeznaczonego dla samolotów ćwiczebnych i turystycznych.

Wystąpiła z nim wytwórnia maszyn precyzyjnych p. f. „Avia“, wykończywszy świeżo własnemi siłami silnik wedle konstrukcji inż. Zaleskiego typu „Avia“, W. Z. 7“.

Sukces to jest potrójny, jako owoc myśli polskiego inżyniera, zbudowany rękoma polskich fachowców, z materjału, dostarczonego przez przez przemysł polski.

Inż. Zaleski własnoręcznie wyprodukował najpierw silniczek we własnym warsztaciku w Milanówku, skąd przybył przy jego pomocy samolotem na niedawny konkurs awionetek do Warszawy. Pomyślne wyniki tej pierwszej próby zachęciły go do pracy nad normalnym silnikiem, który fabryka „Avia“ pod kierownictwem inż. Rumbowicza wykończyła już ostatecznie.

Stały wzrost frekwencji na linjach komunikacji powietrznej.

Z miesiąca na miesiąc na naszych szlakach powietrznych wzrasta zarówno frekfencja pasażerska, jak towarowa i pocztowa tak, że samoloty kursują z pełnem obciążeniem. Naturalny to objaw, gdyż 100%-we bezpieczeństwo i wysoka regularność, z jaką obsługiwana jest nasza sieć komunikacji powietrznej musi przysparzać coraz więcej zwolenników temu idealnemu nowoczesnemu środkowi lokomocji, jakim jest samolot.

W ubiegłym miesiącu samoloty, kursujące na linjach: Warszawa—Kraków, Warszawa—Lwów, Warszawa—Łódź, Warszawa—Gdańsk, Kraków—Lwów i Kraków—Wiedeń w 410-ciu lotach przebiegając drogę 124.829 klm. przewiozły 1032 pasażerów, 32.350 kg. towarów i 2.357 kg. poczty. W porównaniu z mies. sierpniem r. b. ilość towarów wzrosła o 10%, poczty zaś — o 30%. Wzrost ten przypisać należy okoliczności, iż na czas Targów Wschodnich podjęto podwójny ruch na linji Warszawa—Lwów i uruchomiono prowizorycznie linję Łódź—Lwów.

W bieżącym miesiącu ruch na wszystkich linjach utrzymywany jest nadal wedle letniego rozkładu, a samoloty kursują z pełną stuprocentową regularnością, miejsca zaś rezerwowane są na kilka dni naprzód.

Budżet na lotnictwo we Francji.

Francuskie czasopismo lotnicze „L'Aerosport“ z dnia 8 b. m. donosi, iż Minister Handlu i Komunikacji, Bokanowski, został wezwany przez komisję budżetową Izby Deputowanych do przedstawienia preliminarza budżetowego, dotyczącego komunikacji powietrznej w r. 1928. Po długiej dyskusji uchwalono podwyższyć budżet na komunikację powietrzną z 80.000.000 preliminowanych na rok bieżący do 120.000.000 — na rok następny, postanowiono przytem stworzyć nową linję lotniczą Tuluza — Buenos-Aires, której otwarcie nastąpić ma z końcem bieżącego roku.

Szybka podróż z Paryża do Londynu

Dn. 1 b. m. pilot francuski Delage zdobył rekord szybkości samolotu komunikacyjnego na linji Paryż—Londyn. Przebył on mianowicie przestrzeń, dzielącą te miasta 375 klm. w przeciągu 1 godz. i 34 min. Normalnie przebywają samoloty komunikacyjne drogę Paryż—Londyn w $2^1/_2$ godzin.

Z lotnictwa w Ameryce.

Urzędowa statystyka ruchu lotniczego w Stanach Zjednoczonych za I-sze półrocze bieżącego roku wykazuje, iż samoloty przebyły olbrzymią drogę 12.000.000 mil. Z liczby tej przypada na komunikację 2.642.364 mil., przyczem przywiezionych zostało 1891 pasażerów, 494.000 kg. towarów i 290.000 kg. poczty. Na 13-tu linjach pocztowych przywieziono 744 pasażerów, 320.000 funtów poczty, przyczem samoloty przebiegły drogę 399.720 mil. (ATE).

Zbadanie Alaski dzięki samolotowi.

Ekspedycja Stanów Zjednoczonych, która w r. 1926 pod kierownictwem por. Wyatta dokonała lotu dla zbadania Alaski, ukończyła obecnie swą pracę. Dokonano fotografji na przestrzeni 1443 klm. dług. i 96 klm. szerokości na północ od osady indyjskiej Kotszikan. Okolica ta jest najzupełniej zalesiona.

Propaganda lotnicza w Kanadzie.

Parlament Kanadyjski uchwalił sumę 10.000 Ł. na propagandę na rzecz kanadyjskiego lotnictwa cywilnego, chodzi mianowicie o przyzwyczajenie szerokich mas społeczeństwa kanadyjskiego do korzystania z komunikacji powietrznej.

Rząd kanadyjski sam zamierza zakupić 6 samolotów. Oprócz tego, mają być wyasygnowane każdej gminie, która wyrazi gotowość zakupienia jednego własnego samolotu, fundusze na zakupno drugiego samolotu.

Lindbergh w przyszłych lotach transatlantyckich.

W czasie swego lotu okrężnego nad Ameryką północną Lindbergh w następujących słowach oświadczył o komunikacji lotniczej przez Atlantyk.

„Praca pionierska została już ukończoną i pozostaje jeszcze jedynie opracowanie technicznych szczegółów. Niewątpliwie potrwa to jeszcze dłuższy czas i pochłonie zarówno wiele istnień ludzkich, jak i wielkie koszta. Zakaz przelotu przez Atlantyk nie jest jednak słusznym, gdyż bez praktycznych prób nie da się posuwać sprawy organizacji linji naprzód. Loty transatlantyckie winny być zatem dalej kontynuowane, a jedynie winny być one tak przygotowane, żeby stawały się jaknajmniej niebezpieczne.

Obrona lotnicza Londynu.

Regularne ćwiczenia lotników pod Londynem obejmują coraz to nowe rodzaje służby technicznej. Podczas najbliższych manewrów ma być wypróbowany nowy system służby obserwacyjnej nieznany w innych krajach.

Tak zwany „Korpus obserwacyjny" jest organizacją ochotniczą która wystawia placówki obserwacyjne na przedmieściach Londynu i podsłuchuje zbliżenia się nieprzyjacielskiego samolotu. Każdy obserwator posiada mały stolik i małą mapkę Londynu i okolicy. Jest on połączony telefonem polowym z sąsiednim rejonem. Niezależnie od pory dnia i pogody, wolontarjusze przesiadują godzinami na swoich posterunkach, zakreślając w swoim raporcie kurs i położenie samolotów, przelatujących nad ich rejonem. Raporty odsyłane są do centrali meldunkowej, która koordynuje raporty całego obszaru, a następnie podaje do wiadomości wszystkim odnośnym czynnikom, a wreszcie sztabowi obrony przeciwlotniczej.

Pierwszy lot pocztowy Amsterdam-Batawia.

Lotnik holenderski, porucznik Hoppenx przed kilkoma dniami dokonał poraz pierwszy lotu pocztowego z Amsterdamu do Batawji. Samolot wiózł 669 listów i 1403 kart pocztowych. Porto za listy wynosiło 10 guldenów od sztuki, za karty pocztowe zaś — po 2 i pół guldena. Dochód poczty z powyżej wymienionego pierwszego lotu pocztowego wyniósł 10.000 guldenów.

Komunikacja powietrzna Holandja—Indje.

Sumy wyznaczone w budżecie Holandji na stworzenie komunikacji powietrznej w Indjach w wysokości 1,200,000 guldenów, okazały się niewystarczające. Dlatego też utworzone ma być specjalne konsorcjum oparte również na kapitałach prywatnych, które w najbliższym roku ma zająć się organizacją linji lotniczych w Indjach Holenderskich, oraz połączenia lotniczego Indji z Holandją.

Linja powietrzna Berlin—Królewiec—Moskwa.

Linja powietrzna Berlin—Królewiec—Moskwa prowadzi obecnie przez Smoleńsk. Poniżej podajemy rozkład lotów na linji Królewiec—Moskwa:

odlot z Królewca 7 g., przylot o g. 12 m. 30
odlot ze Smoleńska o g. 13-ej, przylot do Moskwy o g. 16-ej.

na linji zaś Moskwa—Królewiec:

odlot z Moskwy o g. 5-ej, przylot do Smoleńska o g. 8 m. 10
odlot ze Smoleńska o g. 8 m. 30, przylot do Królewca o g. 14-ej.

Rozbudowa lotnictwa komunikacyjnego we Włoszech.

Zarząd m. Medjolanu postanowił zbudować u siebie największy port lotniczy włoski, któryby był centralnem lotniskiem państwowem dla ruchu międzynarodowego.

Manewry armji włoskiej.

W czasie od 15 do 20 b. m. odbywały się w Rzymie manewry włoskiej armji lotniczej. W ćwiczeniach tych brało udział 527 samolotów,

które ogółem przeleciały dniem i nocą 313,450 klm. w 1,567 godzin, bez najmniejszego wypadku.

Na zakończenie manewrów wykonano pokazy bombardowania w obecności króla włoskiego, poczem król asystował przy rewji samolotów, baterji obrony kontr-lotniczej i poszczególnych sekcji foto-elektrycznych, wyrażając swoje zadowolenie z powodu pomyślnych wyników manewrów. W imieniu Mussoliniego podsekretarz stanu lotnictwa Balbo wystosował do armji rozkaz dzienny, w którym dyktator Włoch wyraża swoje najwyższe uznanie lotnictwu.

523 kilometry na godzinę.

Podczas próby lotów pokazowych w Wenecji osiągnął porucznik Kinkead (Anglja) na aeroplanie „Gloster-Napier IV" szybkość 523 kilometry na godzinę.

Jest to rekord szybkości dotąd osiągnięty w lotnictwie.

Rozbudowa lotniska berlińskiego.

Magistrat berliński opracowuje obecnie plany miejskiego radcy budowlanego d ra Adlera, dotyczącego kwestji rozszerzenia lotniska berlińskiego i utworzenia nowych lotnisk w Berlinie. Dla ruchu pasażerskiego przeznaczone jest — jak się dowiadujemy — jeszcze na długi przeciąg czasu lotnisko w Tempelhofie, dla sportu natomiast, szkół pilotów, dla ćwiczeń i t. d. byłoby pożądanem z punktu widzenia praktycznego utworzenie nowych terenów lotniskowych w pobliżu lotnisk Johannisthal, Staacken i t. d., tak że wówczas Berlin posiadałby do swojej dyspozycji siedm lotnisk.

Projektowana wszakże budowa hotelu w porcie lotniczym z zastosowaniem systemu tarasowego, nie będzie uskuteczniona ani w bieżącym ani w dwuch najbliższych latach. Również przewidziane masywne hangary nie będą ze względów finansowych w bieżącym roku wybudowane. Program obecny ma na celu i przewiduje udoskonalenie technicznych urządzeń, jako to: sygnalizacyjnych, startowych i t. d. Jako podstawę do rozbudowy podany jest „nadmierny" wzrost ruchu powietrznego.

75-letnia rocznica pierwszego statku powietrznego.

Dnia 24 ub. m. przypadła 75-letnia rocznica pierwszego balonu parowego. Jak wiadomo 75 lat temu, francuz Henryk Giffard, zbudował po raz pierwszy balon, wyposażony w maszynę parową. Długość balonu napełniona gazem, wynosiła 24 mtr. Posiadał on śmigło i stery, kocioł oraz maszynę parową. Giffard eksperymentował przed ciekawą publicznością, przyczem reklamował swój wynalazek następująco: „Balon mego wynalazku, jeżeli będzie odpowiednio powiększony, będzie zdolny do przewożenia obok towarów ponad 100-tu pasażerów. Będzie on zdolny do przelotu ponad rzekami, najwyższemi górami, a nawet morzem, w dowolnym kierunku i będzie mógł utrzymywać się w powietrzu przez 24 godzin. Balon mój będzie bezpieczniejszy od okrętów, gdyż nie będzie narażony na burze morskie, będzie szybki, bo będzie robił 100 mil na godzinę". Śmieli się współcześni, kiwali z politowaniem głowami, a dzielny Giffard niedługo później w jednym z lotów zginął. Jakżeż ziściły się jego poglądy po 75-ciu latach!

Samolot idealnym środkiem transportowym dla miejscowości leżących w wysokich górach.

Południowo-niemiecki związek lotniczy zorganizował w roku bieżącym regularny samolotowy dowóz poczty, prowiantów materjałów budowlanych i opałowych do miejscowości, leżących w wysokich górach. Nowoczesny sposób transportu okazał się nadzwyczaj praktycznym i obecnie cała sieć osad alpejskich zaopatrywana jest wyłącznie przez samoloty. W ten sam sposób zaopatruje się również w materjały budowlane przedsiębiorstwa budowy kolejek zębatych. Jedno z nich w ciągu letnich miesięcy b. r. otrzymało drogą powietrzną 8.500 klm. lin stalowych. Dzienniki bawarskie zamieszczają interesujący opis pierwszego transportu powietrznego do jednej z miejscowości. „Mieszkańcy hotelu w Oetztal (Bawarja), leżącego na wysokości 3.297 mtr. byli niemało zdziwieni, skoro ujrzeli lecący spadochron z krążącego nad miastem samolotu. Po upadku spadochronu na taras hotelowy stwierdzono dopiero, iż zawiera on ładunek prowiantów dla hotelu, między innemi 100 butelek piwa".

Poza przewozem towarów samoloty w Alpach objęły rolę poszukiwania zaginionych turystów. Ostatnio samolot odszukał szczątki rozbitego wojskowego aparatu czeskiego, który odbywał lot z Zurychu do Pragi. (ATE).

Cały świat przechodzi na konstrukcję metalową w budowie samolotów.

Miesięcznik międzynarodowy „Aeronautica" poświęcony rozwojowi lotnictwa a wychodzący w Arnhen (Holandja) w artykule o nowościach lotniczych stwierdza, iż cały świat przechodzi na konstrukcję metalową w budowie samolotów. Już obecnie cały szereg fabryk buduje samoloty wyłącznie metalowe. Na pierwszym miejscu wymienia zakłady niemieckie: Jun-

kers'a, Dorniera i Rohrbacha, a następnie Stanów Zjednoczonych Sout-Ford, Courtisr & Vought, potem Francji Breguet, Nieuport, Morand, Loire Gourdou, Leseu i Deschamps, wreszcie w Anglji Short Bros, Bristol, Cloucester, Supermarine. Artykuł stwierdza dalej, iż w Rosji prawie cały przemysł lotniczy buduje wyłącznie samoloty metalowe i na tę konstrukcję przechodzi również przemysł czechosłowacki. W Stanach Zjednoczonych zainteresowano się problemami konstrukcji metalowej z ogromną energją i uzyskano świetne wyniki, a dotychczasowe doświadczenia przynoszą już obecnie olbrzymi pożytek nietylko fabrykom lotniczym, ale również całemu przemysłowi metalowemu. (ATE).

Na ilu linjach powietrznych utrzymywany jest obecnie regularny ruch komunikacyjny?

Rozkład lotów wydawany przez Międzynarodowy Związek Lotniczy „L'Indicateur Aorien" za miesiąc październik wyszczególnia 109 linji powietrznych, na których obecnie utrzymywany jest w Europie regularny ruch przewozu pasażerów, poczty i towarów. Graficzne przedstawienie połączeń lotniczych upodabnia się coraz bardziej do kolejowych i już obecnie drogami powietrznemi można przebyć Europę z północy na południe i z zachodu na wschód. (ATE.)

Raid lotniczy.

Porucznicy armji belgijskiej Medaets i Verhaegen zamierzają dokonać lotu z Brukseli do Kongo. Koszty raidu ma pokryć rząd belgijski. Lotnicy ci udają się w podróż na samolocie typu Bregueta.

Transporty lotniczo-kolejowe.

Jak doniosły już dzienniki, niemiecki Związek Lotniczy zawarł umowę z Zarządem kolei państwowych w sprawie wspólnego przewozu towarów. Porozumienie to oznacza nową epokę w dziedzinie transportów, gdyż nietylko, że usuwa niezdrową konkurencję kolei i lotnictwa, ale stwarza wspólność przewozu, a więc wspólność interesów.

Porozumienie wynikło z konieczności, gdy z jednej strony musiano się zadowolnić nowoczesną klijentelą, żądną szybkiego transportu, z drugiej zaś należało zmniejszyć do minimum niebezpieczeństwo niszczenia w czasie transportu materjałów łatwo łamiących się. Oba postulaty świetnie spełnia samolot. Droga powietrzna skraca czas przewozu, spokojny lot statku powietrznego chroni przesyłki od wstrząsów i uszkodzeń. Dzięki zaprowadzeniu ruchu lotniczo-kolejowego, podłożone zostały podwaliny do szybkiej wymiany towarów, a co zatem idzie, do przyśpieszenia obiegu pieniądza — w konsekwencji do potanienia towarów. Porozumienie lotniczo-kolejowe ma specjalnie doniosłe znaczenie, gdyż dzięki niemu z sieci lotniczej w całej pełni nietylko korzystać będą mogli mieszkańcy miast, posiadających komunikację powietrzną, ale i wszystkich innych w całym Państwie.

Porozumienie polega na tem, że wszystkie przesyłki towarowe pośpieszne, automatycznie przewożone są najszybszemi środkami przewozowemi. Tak np. wysłana z miasta prowincjonalnego nie posiadającego komunikacji lotniczej, do drugiego takiegoż miasta, przewożona jest koleją do najbliższego portu lotniczego, stamtąd drogą lotniczą do najbliższego portu lotniczego miejsca przeznaczenia. Przesyłki mogą być nadawane do przewozu zarówno linjom lotniczym, jak też i wszystkim stacjom kolejowym.

Poza olbrzymią korzyścią, jaką daje ogółowi prowadzenie ruchu towarowego lotniczo-kolejowego, inowacja jest niezmiernie ważną dla popularyzacji lotnictwa komunikacyjnego w szerokich warstwach społeczeństwa, gdyż każda stacja kolejowa, nawet w najodleglejszej od centrum komunikacji powietrznej miejscowości, staje się agenturą towarzystw komunikacji powietrznej.

Należy oczekiwać, że zarówno nasze czynniki miarodajne w jaknajbliższej przyszłości wprowadzą również w Polsce ruch towarowy lotniczo-kolejowy.

Nieznany pionier polskiego lotnictwa.

W aktach rapperswillskich, przywiezionych obecnie do Warszawy, odkryto ciekawy dokument. Jest to memorjał rzeźbiarza polskiego, Brodzkiego, zatytułowany „Wiktoriostat dla kierowania balonami w powietrzu", omawiający wynalazek lotniczy autora.

Wynalazł on mianowicie przyrząd do sterowania balonami, który — jak podkreśla w memorjale — demonstrowany publicznie w Rzymie spotkał się z entuzjastycznem przyjęciem. Biorąc pod uwagę, iż omawiany dokument wpłynął do Rapperswilu w r. 1900, t. j. w czasie kiedy Zeppelin zbudował swój pierwszy sterowiec, stwierdzić się musi, że wynalazek Brodzkiego był wówczas bardzo aktualny i niewątpliwie wartościowy.

Brodzki, który jak wiadomo umarł w r. 1904 kończy swój memorjał uwagą, że niestety, nie posiada funduszów na zbudowanie aparatu, któryby mógł unosić ludzi i że zamierza przeznaczyć na ten cel 20.000 rubli, jakie mu winien rząd rosyjski za rzeźby, obstalowane przez Aleksandra II, a znajdujące się w Ermitage'u. Niestety, Brodzki nie doczekał się zapłaty. Możeby obecnie Komitet Rewindykacyjny zajął się tą sprawą?

Polskie rekordy komunikacyjne.

Pod powyższym tytułem „Narodni Listy“ z dn. 23 ub. m. zamieszczają notatkę: „Polskie samoloty komunikacyjne wykonały 367 lotów, przelatując ogólną 106,840 klm., z regularnością $99^1/_2{}^0/_0$. Podróżnych było 1.068, towarów 29,578, a listów 1.732.

Wielostronny użytek samolotu.

Ministerstwo Handlu Stanów Zjednoczonych zastanawiało się, do jakich celów użyć można samoloty. Ustalono, że samoloty wykonywać mogą 159 różnych zadań: W wykazie szczegółowym zamieszczono następujące ciekawe rodzaje użycia samolotów: dla policji samolot jest doskonałym środkiem wywiadowczym i pościgowym oraz zezwala jej stwierdzać, czy dym z fabryk nie zatruwa osiedli ludzkich. W zastosowaniu dla żeglarzy samolot wyszukuje skały podwodne i mielizny, szczątki rozbitych okrętów oraz przychodzi z pomocą rozbitkom, w zastosowaniu dla rybołóstwa wyszukuje stada fok, śledzi i t. d... Samolot jest nieocenioną pomocą dla pożarnictwa, przewozu rannych, a wreszcie dla celów badań naukowych, a więc dla robienia zdjęć fotograficznych i dokonywania pomiarów okolic nieznanych, historycznych i t. d... Drugą grupę stanowią zadania, jakie wykonuje samolot w dziedzinie komunikacji oraz wojskowej. (ATE)

Tydzień lotniczy na prowincji.

Łuków.

Dnia 2 października r. b. staraniem prezesa Łukowskiego Koła L. O. P. P. ks. prałata Michała Kamińskiego i sekretarki p. Fabierkiewiczówny odbyły się loty propagandowe.

Startował samolot wojskowy z Dęblina. Liczba osób na lotnisku dosięgła wprost rekordowej jak na Łuków cyfry, bo przeszło 2 tysiące osób. Odbyło się sześć lotów okrężnych. Prócz tego w dniu tym odbył się w Łukowie odczyt prof. Skoczylasa, z którego czysty dochód przeszedł do kasy L. O. P. P.

Janów lubelski.

Dnia 3 października r. b. staraniem prezesa miejscowego Komitetu L. O. P. P. dr. Ościaka odbyły się loty propagandowe, na których z ramienia Komitetu Wojewódzkiego obecny był szef propagandy płk. Rudnicki.

Startował samolot L. O. P. P. „Henriot“. Ogółem odbyło się 14-cie lotów. Zainteresowanie duże, o czem najlepiej świadczy liczba przeszło tysiąca osób na lotnisku. Dodać trzeba, że wstęp na lotnisko był płatny 50 gr. od osoby. Jest więc i pokaźny dochód.

Lubartów.

Dnia 8.IX r. b. na łąkach miejskich w Lubartowie odbyły się loty propagandowe L. O. P. P. na samolocie Henriot, pilotowanym przez p. Sulczewskiego. Na lotnisku przemawiał do zebranej publiczności przybyły samolotem p. F. Krzysztoń.

Z ramienia Woj. Kom. L. O. P. P. obecny był szef propagandy p. płk. Rudnicki.

Niezależne od lotów propagandowych miejscowy Komitet urządził cały szereg imprez, które dały dość pokaźne rezultaty finansowe.

Czemierniki.

Tegoż dnia odbyły się również loty propagandowe w Czemiernikach, po ukończeniu których miały miejsce przemówienia pod hasłem: „Polska musi być skrzydlata“.

Listy do Kom. Wojew. L. O. P. P.

Do Szanownego
Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.
w Lublinie.

Niniejszym mam zaszczyt powiadomić Szanowny Komitet Wojewódzki, iż „Dzień Ligi Obrony Powietrznej Państwa“, zainicjowany przezemnie, odbył się w dniu 25 września r.b. w Kurowie nadspodziewanie uroczyście.

Komitet organizacyjny, świadom znaczenia tej nowej zdobyczy cywilizacji w życiu współczesnem, pracował z prawdziwem poświęceniem. Zainteresowanie ludności było godne podziwu. Wzlotów z osobami odbyło się przeszło 20.

Cel propagandy lotnictwa został osiągnięty w zupełności. No, i materjalne zyski, chyba też nie małe — 800 zł. czystego zysku — w takim zakątku. Powyższa kwota została odesłana do Puław, na imię pana starosty.

Na zakończenie mego krótkiego sprawozdania, tak ja, jak również komitet organizacyjny mamy zaszczyt uprzejmie podziękować Zarządowi Komitetu Wojewódzkiego, jak również i p. pułkownikowi Rudnickiemu za przysłanie nam w dniu powyższej uroczystości 3 samolotów. Taka ilość samolotów bardzo dodatnio wpłynęła na powodzenie propagandy żeglugi powietrznej wśród tutejszej ludności.

Pozostaję z głębokim szacunkiem

Szidziszki Józef
Przewodniczący Komitetu.

Kurów, dn. 2.X 1927 r.

KOMUNIKAT URZĘDOWY.

Z polecenia Kom. Wojewódzkiego L.O.P.P. p. Gustaw Lawina odbył szereg wizytacji na terenie Województwa lubelskiego.

Radzyń.

W dniu 10 sierpnia r. b. odbyła się wizytacja w Radzyniu, przyczem ustalony tam został Tydzień Lotniczy na okres od 11 — 18 września. W programie Tygodnia Lotniczego przewidziano loterję fantową, zbiórkę uliczną i akademję. Wszystkie organizacje społeczne w Radzyniu zgłosiły się do akcji Tyg. Lotniczego. W gminach pow. radzyńskiego akcja L. O. P. P. prowadzona była przez nauczycielstwo. Komitet posiada 14 Kół gminnych prowadzonych przez Nauczycielstwo i wójtów i 1 Koło szkolne w Przegalinach. Członków czynnych 300.

Janów Podlaski.

W dniu 11 sierpnia r. b. p. Lawina wizytował Janów Podl. Akcja L. O. P. P. przedstawia się w tym powiecie jak następuje: W dniu 13 lipca p. Starosta, jako Prezes Komitetu Powiatowego wydał okólnik do wszystkich wójtów i nowopowstałych Rad Gminnych z zaleceniem natychmiastowego zorganizowania w każdej gminie lokalnego Koła L.O.P.P., przyczem termin ostateczny tej organizacji naznaczony został w okólniku na dzień 1 września b. r. Gminy Bohukały, Witulin i Górki nadesłały raporty wykazujące założenie Kół Gminnych L. O. P. P. Nadto powstało Koło w Janowie Podl. i w Łosicach. Niektóre gminy wstawiły do swego budżetu sumy na L. O. P. P., a mianowicie: Magistrat m. Janowa 100 zł., gm. Świniarów 50 zł., Hołowszyce 40 zł., Magistrat m. Łasice 100 zł., gm. Huszlew 50 zł., Zakanan 120 zł., Pawłów 100 zł., Witulin 100 zł., Sarnaki 100 zł. i Bohukany 100 zł. Sejmik z okazji IV Tyg. Lotn. przeznaczył pewną sumę na rzecz L. O. P. P. z funduszu reprezentacyjnego.

Siedlce,

W dniu 11 sierpnia odbyła się w Siedlcach wizytacja. Komitet projektuje urządzenie w okresie IV Tyg. Lotn. następujących imprez: loterji fantowej, akademji publicznej, akademji w szkołach, rozsprzedaży mareczek w kinach i t. p. W dniu 12 sierpnia r. b. odbyła się konferencja u p. Starosty, na której uchwalono reorganizację Komitetu. P. Starosta wydał polecenie wszystkim podległym urzędom, ażeby w okresie całego roku do podań naklejały mareczki L. O. P. P. Kwestja projektowanego w Siedlcach lotniska obecnie jest na dobrej drodze.

Sokołów.

P. Lawina odbył konferencję z Komitetem Pow. przyczem akcja L. O. P. P. na terenie pow. Sokołowskiego przedstawia się następująco: Kół gminnych 10, członków 500. Duże zasługi położyli tu p. Turos, referent Starostwa i p. Rudolf Wolanin. Wydział Pow. wypłacił na L. O. P. P. 500 zł., gmina Korczew opodatkowała się na L. O. P. P., Stowarzyszenie Spożywców w Korczewie pół proc. od podatku rocznego przeznaczyło na L. O. P. P.

Łuków.

Miasto dobrze zorganizowane, liczy członków 315. Rejestracja członków prowadzi się dzielnicowo. Na wsi organizacja oparta na propagandzie za pomocą młodzieży szkolnej. Tydzień lotniczy odbył się od 24—29 b. m.

Zamość.

16 sierpnia odbyła się konferencja w związku z przygotowaniami do Tygodnia Lotn.

Tomaszów Lub.

17 sierpnia odbyło się zebranie Komitetu na którem rozpatrywano sprawę Tyg. Lotn. Przybyło 1 Koło gminne w Pasiekach. Niektóre gminy wstawiły do budżetu pewne sumy na L. O. P. P.

Zwierzyniec.

W dniu 20 sierpnia p. Gustaw Lawina przybył do Zwierzyńca i na konferencji z pp. Małkowskim, Szmidtem i Starostą Mańkowskim, omówiona została sprawa powstania Komitetu Pow. w Zwierzyńcu, na prawach Komitetu Pow. Odpowiednie wnioski przedłożono Komitetowi Woj. Pozatem odbyła się konferencja z Inspektorem szkolnym na powiat zamojski, który obiecał zalecić Nauczycielstwu w powiecie zapisanie się na członków LOPP. ściągając automatycznie składki członkowskie i przesyłając takowe do Komitetu Pow.

Kurs metodyczny.

W dniu 10 października r. b. z polecenia Komitetu Woj. p. Lawina przeprowadził kurs metodyczny dla nauczycieli ludowych pow. zamojskiego. Wygłoszone były następujące referaty: „Historja lotnictwa“, „Znaczenie lotnictwa“. „Flottenverein—Awiachim—L. O. P. P.“ „Jak założyć i prowadzić Koło gminne.“ Na kursie był obecny inspektor szkolny p. J. Składnik. Suchacze otrzymali broszury, statut i miesięcznik „Ster“ bezpłatnie.

Rejestracja lądowisk.

Komitet Powiatowy we Włodawie zgłosił do rejestracji lądowisk na terenie Woj. Lub. lądowisko na brzegu Bugu, które zostało zaopatrzone w niezbędne znaki przepisowe, o czem Komitet Wojewódzki powiadomił Zarząd Główny i Departament IV M. S. Wojsk. Szereg Komitetów Pow. również zgłosiło chęć urządzenia lądowisk stałych, a mianowicie Hrubieszów, Janów Lubelski, Lubartów, Chełm i Siedlce.

Napisy orjentacyjne, stacje benzynowe.

Zarządzone w swoim czasie wykonanie napisów miejscowości na dachach zostały wykone w Zamościu, Janowie Lub. i Włodawie, jak również wszystkie Komitety Pow. założyły lotnicze stacje benzynowe.

Tydzień Lotniczy w Lublinie.

Tydzień Lotniczy w Lublinie odbył się w terminie od 4—11 września. Program wypełniły loty propagandowe, zbiórka uliczna, koncerty w ogrodzie miejskim i t. p. Najgłówniejszą atrakcją było poświęcenie avionetki P. W. S. 3. Uroczystość ta odbyła się w dniu 11 września o godz. 12 w poł. Tłumy publiczności zebrały się na lotnisku przy fabryce Plage i Laśkiewicz, pozatem stawiły się hufce młodzieży szkolnej obojga płci na czele z Kuratorem Szkolnym p. Ignacym Pytlakowskim.

Komitet Woj. przybył na lotnisko w pełnym składzie. Przemówienie wstępne wygłosił prezes Komitetu Woj. p. dr. St. Bryła, następnie przemówił kurator Pytlakowski i konstruktor avionetki p. inż. Cywiński. Następnie p. F. Moskalewski odczytał akt nazwania avionetki, który został podpisany przez rodziców chrzestnych w osobach p. Wojewodziny Remiszewskiej i kuratora Pytlakowskieigo.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej wyraził łaskawie swą zgodę na nazwanie avionetki: „Prezydent Ignacy Mościcki". Po skończeniu ceremonji odbył się lot próbny avionetki, która pilotowana przez st. sierż.-pilota p. Marjana Radę, kilka razy okrążyła lotnisko.

Avionetka ta na wiosnę r. b. została zamówiona przez Komitet Woj. w fabryce samolotów Biała Podl. Jest to pierwsza próba na terenie naszego Woj. skonstruowania avionetki. Komitet Woj., doceniając znaczenie wynalazczości w dziedzinie lotnictwa, postanowił subsydjować budowę polskiej avionetki, wykonanej z polskiego materjału, przez polskiego robotnika i konstrukcji polskiego inżyniera.

W dniu 11 sierpnia po licznych próbach avionetka została oddana przez fabrykę w Białej Podlaskiej do dyspozycji Komitetu Woj. i odbyła już kilka lotów propagandowych, wywiązując się doskonale z zadania, co potwierdza zdobycie przez nią II-ej nagrody na konkursie avionetek w Warszawie w początkach października b. r.

Podziękowanie.

Komitet Wojewódzki z zadowoleniem i całem uznaniem stwierdza wybitną pomoc udzieloną Komitetowi w akcji lotów Propagandowych w czasie całej letniej kampanji, a zwłaszcza w czasie Tyg. Lotn. przez Szefa Dep. IV M.S.Wojsk p. płk. Ludomira Rayskiego, dzięki poparciu którego Kom. Woj. L. O. P. P. uzyskał przydział samolotu Henriot dla lotów propagandowych na terenie Woj. Lub. oraz samolotu ciężkiego typu na okres Tyg. Lotn

Walne Zgromadzenie.

W dniu 26 września r. o godz. 6 popoł. w lokalu Klubu Społecznego w Lublinie odbyło się Walne Zgromadzenie Lub. Komitetu Woj. L.O.P.P. przy licznem udziale delegatów z Województwa. Zebranie przyjęło jednogłośnie sprawozdanie za rok ubiegły, uchwaliło absolutorjum dla Zarządu Komitetu, oraz przyjęło przedstawiony budżet na rok 1927. Następnie zgodnie ze statutem dokonano wyborów uzupełniających 3 członków Zarządu Kom. Woj. i nie przyjęto rezygnacji prezesa dr. St. Bryły, wybierając Go powtórnie do Zarządu Kom. przez aklamację. Poruszona została również sprawa wydawnictwa „Steru", które to wydawnictwo Walne Zgromadzenie uważa za niezbędne, ponieważ jest ono łącznikiem między poszczególnemi Kołami L.O.P.P. oraz Komitetem Woj. Kom. Woj. uważa za niezbędne dalsze jego prowadzenie z tem, żeby każde najmniejsze Koło było jego prenumeratorem. Zwrócono uwagę na zaległości w opłacie prenumeraty, przez wszystkie prawie Komitety Pow. W sprawie organizacji i propagandy wyłoniła się b. żywa dyskusja, która dała dużo cennych rad i spostrzeżeń dla zebranych delegatów.

W pracy organizacyjnej wyłoniły się na czoło Komitety Pow. w Łukowie i Lubartowie, w działalności ogólnej—w Janowie Lub. i Zamościu.

Zebranie Komitetu Miejsk.

W dniu 10 października odbyło się konstytucyjne zebranie Komitetu Miejskiego L.O.P.P. w Lublinie. Przewodniczącym został wybrany jednogłośnie p. dyr. Jan Dembowski, sekretarzem p. pprok. Jan Dobrzyński. Komitet w najbliższej przyszłości rozpocznie prace.

Sekretarz Fr. FRAŃCZAK. Przewodniczący Dr. St. BRYŁA.

Drukarnia Udziałowa —Lublin.

Polska linja lotnicza „AEROLOT“

Zarząd: Warszawa, Nowy-Świat 24. Tel. 9-00 i 19-88

LINJE

Warszawa, Gdańsk, Kopenhaga, Lwów, Kraków, Łódź, Wiedeń, Czerniowce.

INFORMACJE

Warszawa	Kraków	Lwów	Gdańsk (Danzig)	Wiedeń (Wien Tegitthoffstrasse 7.
Nowy-Świat 24	Św. Anny 45	Hotel George	Wrzeszcz	78-3-95 78 49
19-88 9-00	30-22	6-10	415-31	48-5 60
8-50	47-37	22-75		

Łódź, Zawadzka 11, tel. 3-11 26-15. Czerniowce (Cernauti).

Członkowie Ligi Obrony Powietrznej Państwa korzystają ze zniżki 20 proc.

„KARPATY”

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH

SP. Z OGR. ODPOW.

ODDZIAŁ w LUBLINIE, ul. Pijarska 2. Telef. 5-31.

SKŁADY: Lublin, Krochmalna 22. Tel. 11-00.

Sprzedają wagonowo, beczkowo i blaszankowo benzynę, naftę, oleje maszynowe, smary parafinę, waselinę, świece, asfalt i koks.

Marka „GALKAR“